

30% ΚΑΤΩ Ο ΤΖΙΡΟΣ - ΦΕΣΙΑ 2 ΔΙΣ.



**88 κατασκευαστικές
βρίσκονται
στο «κόκκινο»**



Σελ. 34-35

ΠΟΙΕΣ ΕΒΑΛΑΝ ΛΟΥΚΕΤΟ ΩΣ ΤΩΡΑ. ΤΙ ΛΕΕΙ Ο Κ. Γ. ΒΛΑΧΟΣ ΤΟΥ ΣΑΤΕ

Καθίζηση 30% του τζίρου στις

88 εταιρίες στο «κόκκινο» την ώρα που άλλες 160 έχουν κατεβάσει ρολά

Κρεμίζεται ο πάλοι ποτέ κραταιός κατασκευαστικός κλάδος της χώρας. Η κρίση, η δραματική μείωση της κατασκευαστικής δραστηριότητας στην Ελλάδα, αλλά και η απροθυμία του Ελληνικού Δημοσίου να πληρώσει στην ώρα του τις οφειλές του, έχουν βάλει τον κλάδο των κατασκευών σε ένα τούνελ χρεοκοπίας και, από το οποίο κανείς δεν γνωρίζει, αν και πότε θα βγει.

Η κατάσταση που επικρατεί στον κατασκευαστικό κλάδο είναι ασφυκτική και δείχνει να μην έχει αναστροφή. Σύμφωνα με τα στοιχεία των κατασκευαστικών εταιριών, ο τζίρος την περίοδο 2010 - 2011 έχει υποστεί καθίζηση 30%, με πολλές από αυτές να ανα-

ζητούν διέξοδο σε άλλους τομείς ή στο εξωτερικό. Είναι ενδεικτικό της ζοφερής κατάστασης ότι από τις 15 εισηγμένες κατασκευαστικές στο Χρηματιστήριο, οι 10 τη χρονιά που έκλεισε είχαν τζίρο, κάτω από 10 εκατομμύρια ευρώ. Από την άλλη πλευρά το Πρό-



Το «φέσι» του Δημοσίου προς τις εργοληπτικές εταιρίες παραμένει αμείωτο εδώ και δύο χρόνια στα 2 δισ. ευρώ

γραμμα Δημοσίων Επενδύσεων μειώνεται συνεχώς. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΑΤΕ, του συνδέσμου που εκπροσωπεί τις μεγαλύτερες κατασκευαστικές επιχειρήσεις, το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων έχει φθάσει στα χα-

μηλότερα επίπεδα της περιόδου, φθάνοντας τα 7,55 δισ. ευρώ το 2011, ενώ προβλέπονται μόλις 150 εκατ. περισσότερα (7,7 δισ. ευρώ) το 2012. Την ίδια στιγμή το «φέσι» του Δημοσίου προς τις εργοληπτικές εταιρίες παραμένει αμείωτο εδώ και δύο χρόνια στα 2 δισ. ευρώ, παρά τους ισχυρισμούς του υπουργείου Υποδομών ότι έχει περιοριστεί στα 300 εκατ. ευρώ. Ορισμένοι μάλιστα εργολάβοι περιμένουν ακόμα χρήματα για έργα που εκτέλεσαν για την Ολυμπιάδα. Μόνο για τις εταιρίες που κατέχουν πτυχίο ανώτατης τάξης (οι μεγάλοι κατασκευαστικοί όμιλοι) τα χρέη υπερβαίνουν το 1,5 δισ. ευρώ. Ειδικά για τους "μικρούς" των κατασκευών που αναλαμβάνουν ως επί το πλείστον την εκτέλεση δημόσιων έργων και δεν συμμετέχουν σε παραχωρήσεις ή αυτοχρηματοδοτούμενα έργα υποδομής, οι επιπτώσεις της μη πληρωμής των εκτελεσθέντων έργων λειτουργούν σαν «θηλιά».

Την ίδια ώρα, όσες κατασκευαστικές εταιρίες, όπως καταγγέλλουν οι παράγοντες του κλάδου, έχουν λογαριασμούς με το δημόσιο, υποχρεώνονται, ενώ δεν ει-

σπράττουν ούτε ένα ευρώ, να πληρώνουν ΦΠΑ 23% επί ανεξόφλητων τιμολογίων, αλλά και η προκαταβολή φόρου 3% επί των ανεξόφλητων τιμολογίων και άρα ανύπαρκτου εισοδήματος, αλλά ακόμη και έκτακτη εισφορά για κέρδη που δε υπάρχουν, αφού δεν έχουν εισπραχθεί τα χρωστούμενα από το κράτος, που σύμφωνα με τους κατασκευαστές ανέρχονται στο 1,5 - 2 δισ. ευρώ, όσο δηλαδή σύμφωνα με όσα αναφέρουν τα μέλη του ΣΑΤΕ, οι κατασκευαστικές εταιρίες είναι εγκλωβισμένες πολλαπλά. Συγκεκριμένα:

- Δεν έχουν τη δυνατότητα να διαγράψουν επισφαλή απαίτηση από το δημόσιο ή τον ευρύτερο δημόσιο τομέα (πχ. τους ΟΤΑ), διότι το Δημόσιο δεν αναγνωρίζεται ως «επισφαλής πελάτης»!

- Οφείλουν να καταβάλλουν κανονικά το κόστος αμοιβών του προσωπικού, λειτουργίας μηχανημάτων, ασφαλιστικών εισφορών στο ΙΚΑ κ.α. και σε περίπτωση που αδυνατούν να πληρώσουν, επιβαρύνονται με υπερβολικά πρόστιμα, ενώ το δημόσιο δεν καταβάλλει ούτε τον τόκο υπερημερίας για τις δικές του οφειλές.

- Δεν μπορούν να απευθυνθούν στις τράπεζες, οι οποίες, υπό τις παρούσες και γι' αυτές εφιαλτικές συνθήκες έχουν διακόψει την χρηματοδότηση των τεχνικών εταιριών, αν δεν έχει εγγραφεί το δημόσιο. Το πρόβλημα οξύνεται και εξαιτίας της μείωσης κατά 43,4% του πλήθους των νέων δη-

ΟΙ ΠΙΟ ΜΕΓΑΛΕΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΕΠ

Γραφή	Επωνυμία	Εκπρόσωπος
7η	ΑΛΤΕ ΑΤΕ	Απόστολος Αλλαμανής
7η	Έμπεδος ΑΕ	Παν. Κορίτσας
7η	Ευκλείδης ΑΤΕ	Ιωάν. Μαυρέλης (απορροφήθηκε από την ΑΕΓΕΚ)
7η	Θεμελιοδομή ΑΕ	Ν. Οικονόμου, Θεοδώρα Τέγου - Ταμπακοπούλου
6η	Cybarco ΑΤΕ	Σοφ. Χριστοδούλου
6η	Αθηναϊκή Τεχνική ΑΕ	Παν. Βλωτιδέλης
6η	Αφοί Μεσοχωρίτη	Αθαν. Μεσοχωρίτης
6η	ΓΕΝΕΡ ΑΤΕ	Αντωνία Βρυώνη
6η	ΔΙΕΚΑΤ	Μιχ. Κανταρτζόπουλος, Νικ. Τόλης
6η	ΕΚΑΤ - ETAN	(θυγατρική της ΒΕΤΑΝΕΤ του Κων/νου Ζαβλιάρη)
6η	ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	Παν. Γαλατάς (εταιρία του Γ. Μπατατούδη)
6η	Κ. Μεσάικος ΑΤΕΒΕ	Κων. Μεσάικος
6η	Κτίστωρ ΑΤΕ	Γ. Φακίδης
6η	Μέτων ΑΕ	(Απορροφήθηκε από την ΑΕΓΕΚ)
6η	Μπαλάφας Κ. ΑΤΕ	Κων. Μπαλάφας
6η	Ολύμπια Ελλάς ΑΤΕΒΕ	Δημ. Σταματίου
6η	Τεχνική εταιρία	Θ. Καραγιάννης ΑΕ Θαν. Καραγιάννης

Πηγή: ΜΕΕΠ υπουργείου Υποδομών

ΜΕΓΑΛΟΙ ΟΜΙΛΟΙ «ΕΞΑΦΑΝΙΣΤΗΚΑΝ» ΑΠΟ ΤΟ ΧΑΡΤΗ

8 στις 10 εταιρίες του άρθρου 99 βάζουν λουκέτο



Ο πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΑΤ, Παναγιώτης Πανούσης

Τα τεράστια οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κατασκευαστικές εταιρίες από την έλλειψη έργων, την παύση πληρωμών και τις φορολογικές επιβαρύνσεις, τις υποχρεώνουν να καταφύγουν στην προστασία του πτωχευτικού άρθρου 99. Στις περισσότερες περιπτώσεις όμως αυτός είναι ένας δρόμος χωρίς γυρισμό αφού σύμφωνα με τα στοιχεία οι 8 στις 10 που καταφεύγουν στο πτωχευτικό άρθρο βάζουν λουκέτο.

Εταιρίες που μεσουρανούσαν πριν από μερικά χρόνια, αναλαμβάνοντας μεγάλα έργα υποδομής τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, κατέφυγαν στο άρθρο 99 και αντί να εξυγιανθούν και να επα-

νέλθουν στην δραστηριότητα, έβαλαν λουκέτο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα οι εταιρίες ΔΙΕΚΑΤ, Θεμελιοδομή, αφοί Μεσοχωρίτη. Στο άρθρο 99 έχουν ήδη καταφύγει και παραμένουν, χωρίς να μπορούν να ξεφύγουν από την πτωχευτική «θηλιά» μεταξύ άλλων, η ΑΤΤΙΚΑΤ του Παναγιώτη Πανούση. Η εισηγμένη βρίσκεται στο άρθρο 99 εδώ και πολλούς μήνες, έχει συρρικνώσει το προσωπικό της και τα λειτουργικά της έξοδα στο ελάχιστο (λέγεται ότι μόνο 25 άτομα απασχολεί στα γραφεία της) και δεν έχει καταφέρει να σηκώσει κεφάλι. Η Έδραση Ψαλλίδας, το Χρήστου Ψαλλίδα, μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες, υπέβαλε αίτηση υπαγωγής στο άρθρο 99, λόγω των προβλημάτων ρευστότητας που αντιμετώπιζε από την μεγάλη μείωση του κύκλου εργασιών και τις καθυστερήσεις στις εισπράξεις των οφει-

λόμενων από πελάτες και το Δημόσιο. Τα πράγματα όμως δεν εξελίσσονται όπως θέλει η διοίκηση της εταιρίας, αφού η συζήτηση για την συμφωνία συνδιαλλαγής, που επρόκειτο να συζητηθεί στο τέλος Σεπτεμβρίου αναβλήθηκε για τον Φεβρουάριο του 2012. Η εταιρία απειλείται με πτώχευση, την οποία έχουν ζητήσει 54 πιστωτές της εταιρίας, παρά το γεγονός ότι υπέρ της συνδιαλλαγής έχουν ταχθεί ακόμα και οι εργαζόμενοι της Έδρασης.

Αντίθετη είναι η εικόνα με την ΔΙΕΚΑΤ, η οποία κατέφυγε στο άρθρο 99 το 2008 και στην συνέχεια έβαλε λουκέτο, αλλά η υπόθεση για τους Αθανάσιο Κανταρτζόπουλο και Νίκο Τόλη δεν έχει τελειώσει, καθώς έχουν υποβληθεί εναντίον τους μηνύσεις από τους εργαζόμενους, οι οποίοι υποστηρίζουν (έστειλαν επιστολή μέχρι και στον πρωθυπουργό) ότι η πτώχευση

ήταν δόλια. Στο άρθρο 99 κατέφυγε και η βορειοελλαδίτικη εταιρία ERGO 3, τελευταίο έργο της οποίας ήταν η κατασκευή του νέου γηπέδου της Λάρισας. Κάτω από το βάρος των μεγάλων οικονομικών προβλημάτων κατέφυγε φέτος στο άρθρο 99 και η κατασκευαστική Κ. Κουρτίδης, ενώ είχε αναλάβει το πρώτο έργο ΣΔΙΤ στη χώρα μας, ύψους 27,5 εκατ. ευρώ, το οποίο αναγκάστηκε να εγκαταλείψει.

Προ του άρθρου 99 λέγεται ότι βρέθηκε πριν από λίγους μήνες και η Προσδευτική των αδελφών Κούτλα, το κατασκευαστικό αντικείμενο της οποίας έχει συρρικνωθεί επικίνδυνα (εγκατέλειψε ακόμα και εργολαβίες στις συμβάσεις παραχώρησης των εθνικών οδών), αλλά η διοίκηση της εταιρίας το απέφυγε, υποστηρίζοντας ότι θα στηριχτεί στις δικές της δυνάμεις.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ

Η συρρίκνωση σε αριθμούς

Από τα στοιχεία του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων, από τις 14 εταιρίες 7ης τάξης του 2004 σήμερα έχουν επιβιώσει στην ίδια τάξη μόλις 8 και έχει προστεθεί μία. Από τις συνολικά 9 εταιρίες που σήμερα διαθέτουν εργοληπτικό πτυχίο 7ης τάξης, οι 3 είναι χωρίς ενημερότητα. Δηλαδή ουσιαστικά μόνο το 43%

των εταιριών 7ης τάξης του 2004 είναι σήμερα ενεργό! Χειρότερη είναι η εικόνα για τις εταιρίες με πτυχίο 6ης τάξης, αφού από τις 51 του 2004 σήμερα είναι εγγεγραμμένες στην 6η τάξη του ΜΕΕΠ 35, από τις

Πτυχίο	Εγγεγραμμένες εταιρίες (μεταβολή)	Χωρίς ενημερότητα (έως 31 Οκτωβρίου)
7ης τάξης	-35,70%	33,30%
6ης τάξης	-31,40%	31,40%
5ης τάξης	-10,80%	15,50%
4ης τάξης	-38,20%	10,60%
3ης τάξης	-35,20%	16,10%

Πηγή: ΣΑΤΕ

οποίες οι 11 δεν έχουν ενημερότητα πτυχίου, δηλαδή δεν μπορούν να λάβουν μέρος σε διαγωνισμούς δημοσίων έργων. Με άλλα λόγια μόνο το 49% των εταιριών 6ης τάξης του 2004 είναι σήμερα ενεργό.

μοπρασιών άνω των 2 εκατ. ευρώ κατά το πρώτο εξάμηνο του 2011. Στο διάστημα αυτό δημοπρατήθηκαν 153 έργα προϋπολογισμού 1,55 δισ. ευρώ έναντι 270 έργων προϋπολογισμού 1,9 δισ. ευρώ το αντίστοιχο διάστημα του 2010.

ΛΟΥΚΕΤΑ

Από το 2004, μετά το τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων μέχρι σήμερα, πάνω από 160 τεχνικές εταιρίες έχουν βάλει λουκέτο, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΑΤΕ, ενώ ένας στους τρεις απασχολούμενους στον κλάδο, έχει πλέον οδηγηθεί μόνιμα εκτός του κατασκευαστικού χώρου. Εταιρίες του μεγέθους των εισηγμένων Θεμελιοδομής, Αφών Μεσοχωρίτη, ΑΛΤΕ, ΔΙΕΚΑΤ, ΒΕΤΑΝΕΤ, ΑΤΕΜΚΕ, ΓΕΝΕΡ με πλούσιο κατασκευαστικό έργο στο παρελθόν, έχουν διαγραφεί από τα μητρώα (ΜΕΕΠ) του υπουργείου

Υποδομών. Από τις 554 τεχνικές εταιρίες, από την 3η έως την 7η τάξη που παραμένουν στο Μητρώο, οι 88 βρίσκονται στα πρόθυρα λουκέτου και δεν έχουν ενημερότητα πτυχίου, που σημαίνει ότι δεν μπορούν να διεκδικήσουν ή να αναλάβουν έργα. Αυτό δείχνει ότι σχεδόν 1 στις 4 τεχνικές εταιρίες του 2004 έχει κλείσει, ενώ 1 στις 5 πνέει τα λοίσθια. Μόνο το διάστημα από το 2008 μέχρι το 2010, έχουν βάλει λουκέτο 79 εταιρίες (από το σύνολο των άνω των 160), σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (όχι μόνο των συνδικαλιστικών φορέων), πολλαπλάσιες είναι αυτές που παλεύουν να επιβιώσουν, ενώ ένας μεγάλος αριθμός έχει προσφύγει ήδη ή σχεδιάζει να προσφύγει στις διαδικασίες του άρθρου 99. Με βάση τα στοιχεία, ο συνολικός κύκλος εργασιών των τεχνικών εταιριών υπέστη καθίζηση

άνω του 25% την περίοδο 2008 - 2010, ενώ τεράστια είναι η «βουτιά» τον τελευταίο χρόνο.

Την ίδια περίοδο, η συρρίκνωση της απασχόλησης ήταν καταγιστική, με αποτέλεσμα την διετία 2008 - 2010, ο αριθμός των απασχολούμενων στον κατασκευαστικό κλάδο από 398.800 το 2008 να φθάσει σε 319.400 το 2010. Μειώθηκαν δηλαδή κατά 74.900 οι θέσεις εργασίας, ήτοι το 20% των συνολικά απασχολούμενων στον κλάδο. Στο ίδιο διάστημα και στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας, οι απώλειες θέσεων εργασίας ανέρχονταν (σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ) σε 186.900, γεγονός που υποδηλώνει ότι το 43% των ανέργων που έχει δημιουργήσει η κρίση και οι χειρισμοί των αρμόδιων υπουργείων σε ό,τι αφορά στα δημόσια και ιδιωτικά έργα, προέρχεται από τον κατασκευαστικό κλάδο.

ΑΠΟ 10 ΔΙΣ. ΤΟ 2009, ΣΗΜΕΡΑ ΔΕΝ ΞΕΠΕΡΝΑ ΤΑ 6,5 ΔΙΣ.

«Στερεύει» το ανεκτέλεστο των εισηγμένων



Ο ισχυρός άνδρας του ομίλου Ελλάκτωρ, Γιώργος Μπόμπολας

Η κρίση που έχει πλήξει τον κατασκευαστικό κλάδο, δεν έχει αφήσει απέξω ούτε τις μεγάλες εισηγμένες εταιρίες της ανώτατης τάξης, οι οποίες κινδυνεύουν να μείνουν χωρίς έργο σε λιγότερο από δύο χρόνια, αν δεν συνάψουν νέες συμβάσεις, ώστε να ενισχύσουν το ανεκτέλεστο υπόλοιπο των έργων τους. Είναι ενδεικτικό ότι από τις αρχές του 2009, που ο αριθμός των διαγωνισμών και αναθέσεων περιορίστηκε δραματικά, το ανεκτέλεστο υπόλοιπο των τριών μεγαλύτερων κατασκευαστικών ομίλων της χώρας Ελλάκτωρ, J&P Άβαξ και ΓΕΚ Τέρνα, άγγιζε τα 10 δισ. ευρώ, ενώ σήμερα δεν ξεπερνά τα 6,5 δισ. ευρώ. Οι ελπίδες τους πλέον στρέφονται στο εξωτερικό ή σε επενδύσεις

σε άλλους τομείς.

Ο όμιλος Ελλάκτωρ του Γιώργου Μπόμπολα, διαθέτει σήμερα ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων λίγο κάτω από τα 2 δισ. ευρώ, (έναντι 5 δισ. πριν από δύο χρόνια) μετά την απώλεια του project στο Ομάν. Απόθεμα έργων για δύο χρόνια έχει και η J&P Άβαξ του Δάκη Ιωάννου με το ανεκτέλεστο να ανέρχεται στα 1,9 δισ. ευρώ. Σε λίγο καλύτερη κατάσταση βρίσκεται η ΓΕΚ Τέρνα του Γιώργου Περιστερή, το ανεκτέλεστο υπόλοιπο της οποίας ανέρχεται στα 2,1 δισ. ευρώ.

Η Intrakat του Σωκράτη Κόκκαλη διαθέτει ανεκτέλεστο 250 εκατ. ευρώ και έχει εξασφαλίσει εργασίες για τον επόμενο χρόνο, ενώ λιγότερο από δύο χρόνια εξασφαλίζουν αντικείμενο εργασιών η Μοχλός του Κων/νου Στέγγου με ανεκτέλεστο 75 εκατ. ευρώ και η Μηχανική του Πρόδρομου Εμφιετζόγλου με 175 εκατ. ευρώ.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΑΤΕ)

Έφτιαξαν το fast track και εφαρμόζουν το slow track

Καμπανάκι «κινδύνου» για το μέλλον του κατασκευαστικού κλάδου, που διαγράφεται αβέβαιο, κρούει ο πρόεδρος του ΣΑΤΕ Γιώργος Βλάχος, μιλώντας στη «Deal», επισημαίνοντας ότι αν δεν αποφασίσει η κυβέρνηση να «ξυπνήσει» και να προωθήσει τόσο στην απορροφητικότητα του ΕΣΠΑ όσο και την δημοπράτηση έργων, είναι σίγουρο ότι κι άλλες εταιρίες θα αναστείλουν την δραστηριότητά τους. «Έφτιαξαν ένα σχέδιο fast track και μας έδωσαν ελπίδες, αλλά εφαρμόζουν το slow track» λέει ο κ. Βλάχος.

- Το κλείσιμο της μιας εταιρίας μετά την άλλη και η συρρίκνωση του κατασκευαστικού κλάδου, είναι εντυπωσιακή. Το 2012 περιμένουμε κι άλλα λουκέτα;

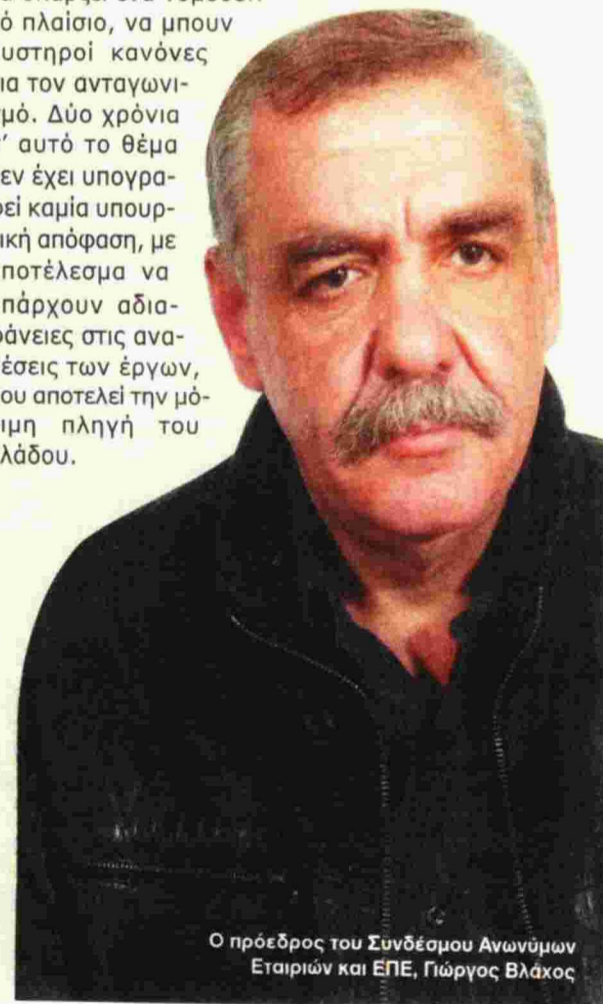
- Υπάρχει αυτός ο κίνδυνος, αλλά υπάρχει ένα φως στο τούνελ. Κι αυτό είναι η μεγάλη ανάγκη που υπάρχει για έργα υποδομών στην Ελλάδα, τα οποία πρέπει να γίνουν, ιδιαίτερα στην περιφέρεια.

- Δε δημοπρατούνται όμως...

- Αυτό είναι το χειρότερο. Έχουμε μπροστά μας έργα που θα δώσουν ανάσα και στις εταιρίες αλλά και στην ελληνική οικονομία, όπως οι σιδηρόδρομοι, τα λιμενικά έργα, οι βιολογικοί καθαρισμοί, τα αεροδρόμια, οι δρόμοι. Το βλέπουν οι Ευρωπαίοι και δεν το βλέπουμε εμείς.

- Το υπουργείο όμως λέει ότι δεν υπάρχουν λεφτά για να χρηματοδοτήσει τα έργα.

- Αυτά είναι δικαιολογίες. Υπάρχουν κονδύλια 15 δισ. ευρώ από το ΕΣΠΑ, που παραμένουν στις Βρυξέλλες γιατί δεν τα απορροφούμε εμείς. Πρέπει να εφαρμοστεί ένα σχέδιο Μάρσαλ, για να βγει ο κλάδος από το τέλμα στο οποίο έχει πέσει. Αλλά να εφαρμοστεί το fast track σε όλες τις επενδύσεις, γιατί τώρα αυτό που γίνεται είναι slow track. Από την δημοπράτηση μέχρι την υπογραφή της σύμβασης πρέπει να περάσουν έξι μήνες, χωρίς να υπάρχει κανείς λόγος. Όπως και αν γίνει μια ένσταση, τα έργα μένουν κολλημένα για 8 μήνες ως ένα χρόνο. Οι εταιρίες όμως πληρώνουν τις υποχρεώσεις τους. Πρέπει να υπάρξει ένα νομοθετικό πλαίσιο, να μπου αυστηροί κανόνες για τον ανταγωνισμό. Δύο χρόνια σ' αυτό το θέμα δεν έχει υπογραφεί καμία υπουργική απόφαση, με αποτέλεσμα να υπάρχουν αδιαφάνειες στις αναθέσεις των έργων, που αποτελεί την μόνη πληγή του κλάδου.



Ο πρόεδρος του Συνδέσμου Ανωτάτων Εταιριών και ΕΠΕ, Γιώργος Βλάχος